



**Wuppertal Institut**  
für Klima, Umwelt, Energie  
GmbH

**Michael Kopatz**

## **Mobilität: ökologisch und gerecht. Zukunftsfähiges Hamburg**

**Ursprünglich veröffentlicht als:**

Michael Kopatz (2014):

**Mobilität: ökologisch und gerecht. Zukunftsfähiges Hamburg**

In: Deutscher Evangelischer Kirchentag Hamburg 2013. Hrsg. von Silke Lechner und Heide Stauff. Gütersloh, Gütersloher Verlagshaus, S. 720-732

Dr. Michael Kopatz, Projektleiter Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie

### **Die sozial-automobile Transformation. Gut leben in Deutschland**

Der Wandel zu einem verantwortungsvollen Lebensstil ist keineswegs auf Entsagung und Missmut gebettet. Vielmehr können die Menschen ein gutes, glückliches Leben führen, auch wenn jede und jeder nur noch zwei Tonnen CO<sub>2</sub> im Jahr produziert. Denn mitnichten prägt das gegenwärtige materielle Wohlstandswachstum unsere Lebensqualität, wie Befragungen zeigen.<sup>1</sup> Entscheidend sind vielmehr immaterielle Werte: Gesundheit, Freundinnen und Freunde, soziale Netzwerke, Bildung, Kultur und Sport. In den Wirtschaftswunderjahren bis Ende der Sechzigerjahre ging Wachstum des Bruttoinlandsprodukts mit einer Zunahme der Lebenszufriedenheit einher. Doch seitdem sind die Deutschen nicht glücklicher geworden. In hoch entwickelten Industrienationen stagniert die Lebenszufriedenheit, obgleich sich das Bruttoinlandsprodukt seit den Siebzigerjahren verdoppelt hat.<sup>2</sup> Schon seit Jahrzehnten zeichnet sich ab, dass das materielle Wohlstandswachstum nicht glücklicher macht, wenn ein hohes Niveau erreicht ist. In den Nachkriegsjahren sehnten sich die Menschen nach Sicherheit und Freiheit. Als Luxus galt zum Beispiel die Waschmaschine. Das Leben der Hausfrau änderte sich dramatisch. Plötzlich wurden viele Stunden in der Woche frei, etwa um den Kindern vorzulesen. Ungeheuer wohlhabend war, wer sich in den Sechzigerjahren ein Auto leisten konnte. Doch in den Achtzigerjahren hatten bereits viele Menschen ein Auto und einen Fernseher. Seither wurden diese Geräte nur noch durch neue, „bessere“ ersetzt. Unzählige weitere Produkte kamen hinzu, haben aber das Leben kaum bereichert. Glück ist nicht unbegrenzt steigerungsfähig. Die seit Jahrzehnten international gestellte Frage „Wie glücklich sind Sie auf einer Skala von eins bis zehn?“ wird mit leichten Schwankungen auf gleichem Niveau beantwortet. Und das obgleich sich in Deutschland der Wohlstand verdreifacht hat.

### **Kulturwandel**

Wirtschafts- und Wohlstandswachstum sind kein Selbstzweck. Eine Politik der Nachhaltigkeit wird den Menschen in den Mittelpunkt rücken. Es gilt, den Menschen ein gleichermaßen verantwortungsvolles und glückliches Leben zu ermöglichen. Der verantwortungsvolle Umgang mit endlichen Ressourcen und eine kohlenstoffarme Gesellschaft lassen sich allerdings nur durch eine Verbindung von technischen und sozialen Innovationen ins Werk setzen. Erforderlich ist eine Koevolution von Technik und Kultur. Der Technikwandel ist bereits im Gang: Erneuerbare Energien werden massiv ausgebaut und mit ihnen die Stromnetze und -speicher. Schritt für Schritt setzen sich Effizienztechnologien durch. Produktionsprozesse werden sparsamer, nachwachsende Rohstoffe werden eingesetzt, und Müll gilt mittlerweile als Wertstoff. Der Boom grüner Technologien findet breite Akzeptanz in Politik, Wirtschaft und Gesellschaft.

Nun gibt es nicht Wenige, die meinen, damit sei es getan. Ein Ergrünen der Marktwirtschaft werde die Kohlendioxidemissionen um 80 Prozent schwinden lassen. Doch die Erfahrung zeigt, dass alle technischen Innovationen bisher kaum vermochten, den Ressourcenverbrauch absolut zu verringern. Zwar werden die Wohnzimmer in Deutschland mit Zentralheizungen effizienter beheizt als zur Zeit des Kohleofens. Da es aber nun viel bequemer ist, alle Räume angenehm zu temperieren, ist der Effizienzeffekt quasi verpufft. Immer neue, größere und

---

<sup>1</sup> Vergleiche: tns emnid: Was bestimmt die Lebensqualität? Befragung in Deutschland und Österreich. Bertelsmann Stiftung 07/2010. Zahlreiche ähnliche Befragungen führen zum gleichen Resultat: Materielle Werte haben ab einem bestimmten Niveau materiellen Wohlstands nur noch eine untergeordnete Bedeutung.

<sup>2</sup> GESIS – Zentrum für Sozialindikatorenforschung (European System of Social Indicators).

schwerere Produkte tun ihr übriges.<sup>3</sup> Zur Disposition steht auch das Wirtschaftswachstum an sich. Denn es hat bislang eine absolute Reduktion des Ressourcenverbrauchs verhindert, und wird das vermutlich auch in Zukunft tun. Alles in allem wird die kulturelle Transformation erst realistisch, wenn auch die Alltagsroutinen neu ausgerichtet werden. Mit anderen Worten gilt es, den Trend zum materiellen „immer mehr“ zu stoppen oder gar umzukehren und immaterielle Wohlfandsfaktoren wie Bildung, Gemeingüter, Kunst und Freizeit zu stärken. Das ist allerdings leichter gesagt als getan, denn die kulturellen Normen, Symbole, Werte und Traditionen, die uns umgeben, erscheinen quasi naturgegeben. Der Appell zur Einschränkung oder zur bloßen Änderung von Gewohnheiten kommt in einer Konsumkultur der Aufforderung gleich, mit dem Atmen aufzuhören. Für einen kurzen Moment ist das möglich, aber dann werden wir japsend Luft holen: Fleisch essen, Auto fahren, fliegen und in überdimensionierten Häusern wohnen. Das sind keine dekadenten Entscheidungen, sondern einfach natürliche Bestandteile des Lebens.<sup>4</sup>

Deswegen scheint die kulturelle Transformation unermesslich schwer realisierbar. Kaum eine Politikerin oder ein Politiker traut sich, über „weniger“, absolute Grenzen oder Entschleunigung öffentlich zu reden. Selbst ein Tempolimit zu fordern, gilt in Deutschland als „politischer Selbstmord“. Umso wichtiger ist es, den gesellschaftlichen Diskurs über eine Kultur der Genügsamkeit zu etablieren. Die folgenden Kapitel illustrieren exemplarisch für den Bereich Mobilität, dass sich unsere Bedürfnisse auch zukunftsfähig befriedigen lassen.

### **Von hier nach dort**

Das Auto ist zur Gewohnheit geworden. Es gehört zum Lebensalltag wie die Waschmaschine. Alle wissen oder ahnen, dass unsere automobilen Gewohnheiten nicht verantwortungsvoll sind, schon gar nicht gegenüber den zukünftigen Generationen. Paradoxerweise wird der Kraftwagen häufig gerade mit Kindern legitimiert. Wie kann eine Transformation unserer Mobilitätskultur trotzdem gelingen?

### **Mit dem Drahtesel**

Wenn die Kinder beim Radfahren maulen „Warum müssen wir mit dem Rad fahren, während unsere Freunde mit dem Auto gebracht werden?“, sollte eine moralische Erwiderung vermieden werden. Radeln ist eine Frage der Haltung. Es ist kein Opfer für die Kinder in Afrika oder die zukünftigen Generationen. Wer mit dem Rad fährt, tut sich selbst – und seiner unmittelbaren Mitwelt – einen Gefallen. Wer das Fitnessprogramm des Alltags verfeinern möchte, nutzt das Rad wo möglich zum Transport. Mit einem, auch für den Kindertransport geeigneten, Anhänger lässt sich leicht mehr transportieren als im Kofferraum eines Pkws der Miniklasse. Es gibt auch spezielle Transportfahrräder, die besonders in Holland und Dänemark verbreitet sind. Der Weg zum Arbeitsplatz kann zur täglichen Trainingsstrecke werden und nicht selten die Kosten für den Zweitwagen einsparen. Strecken bis sechs Kilometer sind kein Problem. In bergigen Regionen oder bei weiteren Strecken kann das E-Bike oder Pedelec hilfreich sein. Es gibt auch Arbeitgeberinnen und Arbeitgeber, die zur Förderung der zweirädrigen Anfahrt Duschen bereitstellen.

Es ist verblüffend, wie viele private Autofahrten in Städten unter sechs Kilometer liegen. In Nürnberg zum Beispiel sind es zwei Drittel. Darüber hinaus werden hier drei Viertel aller Fahrten innerhalb der Stadtgrenzen bestritten.<sup>5</sup> Wer die Probe machen möchte, vergleiche auf dem Parkplatz eines Supermarkts oder Schwimmbads die Zahl der Fahrräder mit der Menge ortsansässiger Autos. Selbst vor Biomärkten stehen meistens deutlich mehr Autos als Räder. Erfreulicherweise liegt Radfahren im Trend. In München etwa konnte der Radverkehrsanteil

---

<sup>3</sup> Zur Vertiefung des Reboundeffektes: Tilman Santarius: Der Rebound-Effekt. Impulse zur Wachstumswende. Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie, Wuppertal 2012.

<sup>4</sup> Worldwatch Institute (Hrsg.): Zur Lage der Welt 2010. Einfach besser leben. München 2010, S. 33.

<sup>5</sup> VAG: Mobilität in Nürnberg. In: Fakten und Daten, Band 3, 2007.

in den letzten zehn Jahren von zehn auf 17 Prozent gesteigert werden, während der motorisierte Individualverkehr um zehn Prozent zurückging.<sup>6</sup> Hier wird das vorhandene Potenzial zumindest ansatzweise realisiert. Erfolgreich sind zum einen Kampagnen, die auf die Psyche abzielen. Zum anderen prägt die Infrastruktur in Form von Radwegen, Vorrangschaltungen, kostenloser Mitnahme in Bus und Bahn unsere „mental­en Infrastrukturen“<sup>7</sup>. In diesem Sinne sind komfortable Radwege die Grundlage des kulturellen Wandels; physikalische und „physische“ Infrastruktur sind zwei Seiten derselben Medaille. Geradezu visionär hat das Kopenhagen veranschaulicht, wohl keine andere Stadt hat sich so sehr um Radfahrer bemüht. Die Radspuren – breit und gut gepflegt – werden mit einer Steinkante von der Straße abgetrennt, Autostellplätze in Stellflächen für Räder umgewidmet und auf den am stärksten befahrenen Radwegen sind die Ampeltaktungen auf die Geschwindigkeit der Radlerinnen und Radler abgestimmt. Vormittags kann man mit 20 Stundenkilometern quasi unterbrechungsfrei in das Zentrum fahren. Zwanzig Angestellte arbeiten im „Cykelsekretariat“ der Stadt Kopenhagen, einzig mit der Aufgabe betraut, das Radfahren so angenehm wie möglich zu machen. Zum Vergleich: Berlin hat einen ehrenamtlichen Fahrradbeauftragten und das Amt ist seit einem halben Jahr nicht mehr besetzt.<sup>8</sup> Im Winter werden in Kopenhagen zuerst die Radwege vom Schnee befreit. Autofahrerinnen und Autofahrer müssen notfalls warten. Das scheint in Deutschland unvorstellbar. Kim Sørensen, Chef des städtischen Räumdienstes, begründet diese Priorität mit „gesundem Menschenverstand“. 40 Prozent der Kopenhagener radeln bei normalen Wetterverhältnissen zur Arbeit. Wenn sie beim ersten Schnee aufs Auto umsteigen würden, bräche der Verkehr zusammen. In Deutschland sind freie Straßen auch im härtesten Winter eine Selbstverständlichkeit, meist wird der Straßenschnee auf die Radwege geschoben. So wird das Radeln zur gefährlichen Quälerei. Auf vereiste Wege wagt sich kaum jemand.<sup>9</sup> Hierzulande wird der Etat für Radwege an Bundesstraßen um ein Viertel gekürzt, schimpft der Bundesverkehrsminister öffentlich über „Kampf-Radler“<sup>10</sup> und fordert eine Helmpflicht. Die Polizei plädiert ergänzend für die Kennzeichnung von Fahrrädern. Das ist die Befindlichkeit einer Nation im Zustand totaler Automobilisierung. Im krassen Gegensatz dazu ist Radlerinnen und Radlern in Paris gestattet, bei Rot geradeaus weiterzufahren oder rechts abzubiegen, wenn die Straße frei ist. Ein spezieller Aufkleber weist auf die neue Freiheit hin. Noch beschränkt sich die Regelung auf einen kleinen Bezirk im Norden von Paris, soll aber beständig ausgeweitet werden.<sup>11</sup>

Es gibt viele Ansatzpunkte, die Sicherheit von Radfahrern zu fördern. Manchmal muss dafür nichts getan, sondern etwas unterlassen werden, beispielsweise die Kinder mit dem Auto zur Schule zu bringen. Experten halten eine Wende des Trends zum „Mama-Taxi“ dringend geboten. Sie warnen, dass Kinder Selbstständigkeit im Straßenverkehr nicht lernen können, wenn Papa und Mama sie ständig an der Hand haben. Die Eltern aber meinen, der Weg zur Schule sei zu dunkel, zu nass, zu warm oder zu kalt und der Ranzen so schwer. Außerdem sei der Straßenverkehr ja so gefährlich. Das stimmt. Eben gerade weil die Mama-Taxis vor den Schulen die Unfallgefahr dramatisch erhöhen. Eine Untersuchung des Kinderbarometers Hessen ergab, dass nur 15 Prozent der Kinder dort wirklich auf das elterliche Auto angewiesen sind; mehr als die Hälfte gab in der Befragung zu, die Ziele auch zu Fuß oder mit dem Rad erreichen zu können. „Back to the bikes“ könnte das Motto der „Generation Rad“

---

<sup>6</sup> Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie: Evaluation der Fahrradmarketingkampagne Radlhauptstadt München. Wuppertal 2011.

<sup>7</sup> Harald Welzer: Mentale Infrastrukturen. Wie das Wachstum in die Welt und in die Seelen kam. In: Heinrich-Böll-Stiftung (Hrsg.): Schriftenreihe Ökologie. Band 14. 2011.

<sup>8</sup> Frederik Bombosch: Was Berlin von Kopenhagen lernen kann. In: Berliner Zeitung, 7.5.2012.

<sup>9</sup> ADFC Bundesverband e.V.: Zuerst Radwege vom Schnee Befreien. 10.10.2010.

<sup>10</sup> Neue Osnabrücker Zeitung, 14.4.2012.

<sup>11</sup> Paris: Radler dürfen bei Rot über die Ampel fahren. Yahoo! Nachrichten, 8.2.2012.

lauten. Es ist mithin ein häufiges Merkmal der kulturellen Transformation: Die Innovation liegt im Altbewährten!

### **Carsharing**

Autos sind eigentlich mehr Stehzeuge als Fahrzeuge. Deutschlands Pkws werden durchschnittlich nur eine Stunde am Tag genutzt<sup>12</sup> und blockieren gerade in den Städten wertvolle Flächen. Betrachtet man die hohen Anschaffungs- und Unterhaltungskosten, wären längere Nutzungsphasen deutlich wirtschaftlicher. Was ist da naheliegender, als die Pkw-Nutzung mit den Nachbarn zu optimieren? Das überwiegend von Vereinen organisierte Carsharing fristete bis vor wenigen Jahren ein Nischendasein. Die ehrenamtlichen Betreiberinnen und Betreiber hatten weder Zeit noch Mittel, ihr Angebot umfassend zu bewerben und auszuweiten. Inzwischen haben sich die Angebote professionalisiert, weil vielerorts die Stadtwerke erkannt haben, dass Carsharing ihr Mobilitätsangebot optimal ergänzt. Sie werben um neue Kundinnen und Kunden, indem beispielsweise die Monatskarte für den Nahverkehr bereits die Grundgebühr für das Carsharing beinhaltet.

Mittlerweile machen in Deutschland über 260.000 Bürgerinnen und Bürger beim Autoteilen mit, eine Verdopplung innerhalb von vier Jahren.<sup>13</sup> Durch die transparente Vollkostenrechnung nutzen Carsharer das Auto seltener als Eigentümerinnen und Eigentümer, weil die tatsächlichen Kosten unmittelbar erfahrbar werden. Daher wird sogleich deutlich, dass eine Bahnfahrt wesentlich günstiger ist. Auch Lieferdienste etwa für Getränke werden plötzlich attraktiver. Zugleich gewinnen die Städte mit jedem ausrangierten Pkw an Attraktivität. Durch feste Stellplätze für Carsharingautos wird störender Parkplatzsuchverkehr vermieden und die freien Stellplätze könnten für Grünpflanzungen genutzt werden. Die Entwicklung in Bremen hat gezeigt, dass laut Umfragen in der Innenstadt ein Carsharingfahrzeug mehr als acht private Autos ersetzt. Das schafft Platz: 1.600 private Autos sind seit Einrichtung der Carsharingstationen abgeschafft worden.<sup>14</sup>

Neben dem klassischen Carsharing gibt es neue Plattformen wie Tamyca (Take my car). Ohne vorher Bekanntschaft geschlossen zu haben, leihen sich die Tamyca-Kunden gegenseitig ihr Auto. Herr Müller hat, um die Haltungskosten zu verringern, seinen Golf bei Tamyca angeboten. Daraus geht hervor, wie hoch die Leihgebühr für vier Stunden, einen Tag oder eine Woche zuzüglich Versicherung liegt. Auch die Verfügbarkeit ist ersichtlich. Frau Meyer kann nun den gewünschten Wagen „buchen“ und vereinbart mit Herrn Müller Ort und Zeit der Übergabe. Die Kosten sind deutlich geringer als bei einem konventionellen Mietvertrag. Je enghmaschiger das Netz der Anbieterinnen und Anbieter wird, desto komfortabler ist der Leihvorgang. Im Idealfall steht das Wunschfahrzeug in der Nachbarschaft.

### **Busse und Bahnen**

In manchen Städten kann der Eindruck entstehen, Busse werden fast nur von Armen, Alten, Arbeitslosen, Schülerinnen und Schülern genutzt. Wie lässt sich dieser traurige Zustand transformieren? Was motiviert Autofahrerinnen und Autofahrer zum Wechsel in Busse und Bahnen?

Einen erstaunlichen Weg beschritt die belgische Stadt Hasselt. Wie überall standen auch die Stadtplaner der 70.000-Einwohnerstadt vor dem Problem kollabierender Verkehrsströme. Lärm, Gestank, verstopfte Straßen, Parkplatzsuchverkehr und hohe Unfallzahlen verschlechterten spürbar die Lebensqualität. Als Problemlösung empfahlen die Stadtplaner einen dritten Straßenring um den alten Stadtkern zu realisieren. Solche Asphaltpolitik ist auch in Deutschland typisch. Doch der Bürgermeister Steve Stevaert etablierte stattdessen den kostenlosen Nahverkehr. Das Geld für den Bau und Unterhalt der neuen Ringstraße wurde

---

<sup>12</sup> Umweltbundesamt: Sprit sparen und mobil sein. Dessau 2009, S. 8.

<sup>13</sup> Bundesverband CarSharing, 16.2.2012.

<sup>14</sup> Jana Brenner: Auf der Suche nach den letzten Parklücke. In: Zeit Online, 26.07.2011.



gespart und stattdessen in das Bussystem gesteckt. Mitte der Neunzigerjahre fuhren dort acht Busse auf zwei Linien. Inzwischen sind 100 Busse auf knapp 50 Linien unterwegs. Die Zahl der Fahrgäste stieg von 360.000 auf 4,6 Millionen. Der innere Autoring wurde von vier auf zwei Spuren reduziert und in einen grünen Boulevard zurückverwandelt. Seitdem sind die Luft besser, der Lärm geringer und die Zahl der Unfälle zurückgegangen. Wer den Bürgermeister zunächst für verrückt erklärt hat, muss zudem eingestehen, dass die Besucherströme in die Stadt mitnichten zurückgegangen sind. Hasselt wurde zur viertwichtigsten Einkaufsstadt (sie stand in Belgien vorher auf Rang zehn) und es arbeiten derweil etwa 3.000 Menschen in der Stadt – früher waren es 1.000. Das sogenannte Bürgerticket hat die Mobilitätskultur in Hasselt verändert. Die Menschen integrieren das „barrierefreie“ Mobilitätsangebot in ihre lebensweltliche Alltagspraxis. Ob des Erfolgs geben sich Bürgermeisterinnen und Bürgermeister aus allen Ländern in Hasselt die Klinke in die Hand. Gerade hat die Hauptstadt Estlands Tallinn, mit einer Bevölkerung von 416.000, per Bürgerentscheid die Einführung des Bürgertickets beschlossen. 70 Prozent votierten mit „Ja“. Auch in Deutschland wird nun mancherorts erwogen, das Bürgerticket oder „Semesterticket für Alle“ zu übertragen. In Tübingen macht sich der Bürgermeister Boris Palmer dafür stark. Er hat schon viele Projekte umgesetzt, die zunächst für abwegig gehalten wurden.

### **Moderat motorisiert**

Der Automobilmarkt in Deutschland entwickelt sich in eine Richtung, die in den USA schon lange zu beobachten ist. Die Neuzulassungen von Kleinwagen gingen im Jahr 2011 um 35 Prozent zurück, während die Oberklasse inklusive SUV (Sport Utility Vehicle) um 44 Prozent zunahm. Im Schnitt hatte im Januar 2011 jeder Neuwagen 133,6 PS unter der Haube. Im Jahr 1995 waren es noch 95 PS. Diese Entwicklung wird sogar politisch befördert durch das sogenannte Dienstwagenprivileg.<sup>15</sup> Ein Porsche Cayenne mit einem Listenpreis von 117.000 Euro kostet inklusive Anschaffungs-, Betriebs- und Versicherungskosten pro Jahr 24.000 Euro, wenn man ihn privat erwirbt. Führt jemand das gleiche Fahrzeug als Dienstwagen, sind 18.000 Euro Ersparnis pro Jahr möglich. Je teurer das Auto, desto höher die Subventionierung. Mehr als die Hälfte aller Pkws werden in Deutschland als Dienstbeziehungsweise Firmenwagen gekauft. Bislang fehlt der Wille, etwas gegen den PS-Wahn zu tun.

Die Käufer und Käuferinnen von Luxusautos werden durch ein irreführendes Klimalabel von Gewissensbissen entlastet. Die Effizienz der Fahrzeuge wird zu ihrem Gewicht ins Verhältnis gesetzt. Die tatsächlichen Emissionen bleiben unberücksichtigt. Das führt dazu, dass ein BMW ActiveHybrid X6 mit dem Gewicht von über 2.500 Kilogramm und einem CO<sub>2</sub>-Ausstoß von 231 Gramm pro Kilometer noch die Effizienzklasse C erhält, während ein gut 1.000 Kilogramm leichter Renault Twingo, der knapp 120 Gramm CO<sub>2</sub> pro Kilometer ausstößt, mit Effizienzklasse D gekennzeichnet wird. Gemessen am neuen Ökolabel, sind ein Golf und ein Leopard-Kampfpanzer gleich umweltfreundlich.<sup>16</sup> Nur eine frappierende Mutlosigkeit der Entscheidungsträgerinnen und -träger konnte zu diesem Ergebnis führen. Dabei ließe sich eine gewaltige Änderung mit einem Federstreich umsetzen: die Abschaffung oder zumindest Novellierung des Dienstwagenprivilegs. Würde die steuerliche Absetzbarkeit der Ausgaben für Firmen- und Dienstwagen auf eine für umweltfreundlichere Pkw-Fahrten ausgerichtete Größe von 100 Gramm CO<sub>2</sub> pro Kilometer begrenzt, führte dies auf mittlere Sicht in wenigen Jahren zu einer CO<sub>2</sub>-Minderung des Pkw-Verkehrs um etwa fünf Prozent. Außerdem könnten so etwa vier Milliarden Euro klimaschädlicher Subventionen eingespart werden.<sup>17</sup> In Großbritannien gingen seit einer ähnlichen Reform der Dienstwagenbesteuerung

---

<sup>15</sup> Beim Dienstwagen können die laufenden Betriebskosten (inklusive Abschreibung) im Rahmen der jährlichen Einkommenssteuererklärung geltend gemacht und so Steuern eingespart werden.

<sup>16</sup> Was soll denn dieser Unsinn? Ab heute Pflicht! Das Öko-Label für Neuwagen. [www.bild.de](http://www.bild.de), 1.12.2011.

<sup>17</sup> BUND: BMU-Gutachten bestätigt Umweltschädlichkeit des Dienstwagenprivilegs. 4.5.2011.

im April 2002 die CO<sub>2</sub>-Emissionen der Dienst- und Firmenwagen von 196 Gramm CO<sub>2</sub> auf 169 Gramm pro Kilometer zurück.

Zur Disposition stehen Gewohnheit und Alltagsroutine. Sind nun krasse Einschnitte notwendig? Nicht unbedingt. Ein behutsamer Rückbau von Gewicht und Leistungsstärke, also eine „moderate Motorisierung“<sup>18</sup>, ist ebenso leicht realisierbar wie die zurückliegende Expansion. Ein erster Ansatz ist der CO<sub>2</sub>-Grenzwert von 95 Gramm pro Kilometer für das Jahr 2020. Er wurde durch eine Verordnung der EU festgeschrieben.<sup>19</sup> Sogar der ADAC setzt sich vehement für den Grenzwert ein und lehnte eine von der Autoindustrie geforderte Lockerung ab.<sup>20</sup>

Schon fast banal ist der Vorschlag eines Tempolimits. Doch kaum ein Politiker oder eine Politikerin traut sich öffentlich darüber zu sprechen. Dabei ließe sich die Transformation unserer Mobilitätskultur kaum einfacher ins Werk setzen. Die Maßnahme kostet nichts, verbessert den Verkehrsfluss, sodass alle schneller ans Ziel kommen, es gibt weniger Tote und Verletzte und es werden weniger Treibhausgase, Lärm und Schadstoffe emittiert. Noch besser wäre es, wenn Autos baubedingt nicht schneller fahren könnten als 120 Kilometer pro Stunde. PS-protzende Fahrzeuge würden vermutlich bald an Attraktivität verlieren. Alternativ ließen sich Limits für das Gewicht von Fahrzeugen festlegen. Beginnend mit 1,4 Tonnen Maximalgewicht könnte so schrittweise das Gewicht des Golf I mit rund 800 Kilogramm anvisiert werden. Nichts ist unmöglich.

### **Wie sich des Wandels Richtung beeinflussen lässt**

Es gibt verschiedene politische und administrative „Werkzeuge“ wie Bildung, Information, finanzielle Anreize und ordnungsrechtliche Vorgaben, mit denen gesellschaftliche Veränderungsprozesse ausgelöst werden können. Am effektivsten sind diese Werkzeuge in ihrem Zusammenwirken. Das lässt sich gut am Beispiel Tabakkonsum belegen. Seit mindestens einem halben Jahrhundert sind den Raucherinnen und Rauchern die zu erwartenden Gesundheitsschädigungen bekannt. Den Aufklärungskampagnen zum Trotz, verringerten nur wenige ihren Tabakkonsum. Das persönliche Risiko wurde – und wird noch immer – irrational eingeschätzt: „Mein Opa hat auch geraucht und ist über 80 geworden“. Ende der Achtzigerjahre war es noch ganz normal, während der Autofahrt im Beisein von Kindern zu rauchen. Heute gilt solches Verhalten fast als Körperverletzung. Ein Wandel hat sich vollzogen, doch nicht von allein. Er wurde durch eine Kombination finanzieller und ordnungsrechtlicher Steuerungsmechanismen möglich, mit denen die politischen Entscheidungsträger die Konsumgewohnheiten ihrer Wählerinnen und Wähler beeinflusst haben.

Zunächst machte die Tabaksteuer das Rauchen Schritt für Schritt kostspieliger. Auf den Tabakschachteln mussten die Konzerne zudem in kleinster Schrift über die Gesundheitsgefahren aufklären. Nach und nach wurde die Werbung unterbunden, zunächst im Fernsehen und im Kino, später in Zeitschriften. Demnächst dürfen Zigaretten auch nicht mehr mit Plakaten beworben werden. Selbst Sponsoring zum Beispiel von Formel-1-Rennen wird nicht mehr gestattet. Die Warnhinweise auf den Schachteln sind inzwischen groß und drastisch. Abgerundet wurden die politischen Wirkmechanismen durch Rauchverbote in Firmen, Zügen, Bahnhöfen, diversen anderen öffentlichen Gebäuden und schließlich gar in Gaststätten. Inzwischen haben sich die Selbstverständlichkeiten umgekehrt. Raucherinnen und Raucher sind vielerorts eher die Ausnahme. Die Zahl der besteuerten Zigaretten sank seit 1991 um über vierzig Prozent.<sup>21</sup>

---

<sup>18</sup> Wolfgang Sachs

<sup>19</sup> Verordnung (EG) Nr. 443/2009.

<sup>20</sup> ADAC: CO<sub>2</sub>-Ziele dürfen nicht aufgeweicht werden – Club beharrt auf 95 Gramm pro Kilometer bis 2020. 7.6.2012.

<sup>21</sup> Statistisches Bundesamt: Tabaksteuerstatistik. 25.6.2010.

## **Die Fragen unserer Enkelinnen und Enkel**

Unser „Way of life“ kann sich also ändern. Die Selbstverständlichkeiten von heute, können schon in ein, zwei Jahrzehnten als dreist und absonderlich erscheinen. Möglicherweise fragen unsere Enkelkinder verwundert: „Opa, warum seid ihr mit den Schätzen unser Erde so verschwenderisch umgegangen? Die gehören doch auch uns! Schon damals wurde Öl immer teurer. Und dennoch habt ihr kaum etwas dagegen unternommen. Hattest du nicht auch mal so ein extrem schweres Auto?“. „Ja aber“, könnte sich der Großvater dann vielleicht rühmen, „ich hatte schon 2011 ein Photovoltaikmodul auf dem Dach!“. Und in der Tat galten solche Menschen in den Achtzigerjahren noch als Ökospinner. Doch im Jahre 2009 sah die lebensweltliche Praxis schon anders aus. Heute gilt als clever, verantwortungsbewusst und weitsichtig, wer in erneuerbare Energien investiert. Und das kaum aus innerer Einsicht, sondern weil es sich rechnet. Es waren wieder die politischen Rahmenbedingungen, hier in Form des Gesetzes für Erneuerbare Energien, die zu einer Transformation von Einstellungen und Verhalten geführt haben. Kampagnen und Bildungsinitiativen taten das Übrige.

## **I will if you will**

Ebenso wie beim Tabak wäre es naiv, beim Kohlenstoffkonsum allein auf innere Einsicht zu hoffen. Bildungsarbeit, Informationsmaterialien und Kampagnen sind der Nährboden einer gelingenden Transformation. Bleibt es dabei, wird sich allerdings wenig ändern. Selbst solche, die sich für die Avantgarde der Umweltbewegung halten, werden meist ihren Ansprüchen nicht gerecht. Die Reise nach Indien oder Neuseeland ist einfach zu verlockend. Der Wäschetrockner ist aus Zeitmangel notwendig und das Auto unentbehrlich, weil kein ausreichender Anschluss zum öffentlichen Nahverkehr vorhanden ist. Begründungen finden sich zuhauf, auch für iPhone, iPad und Kindle. Umweltbildung hat wohl kaum mehr bewirkt, als dass Ressourcen mit schlechtem Gewissen vergeudet werden. Wer mag sich schon beschränken, wenn alle weitermachen wie bisher?

Effektive Bildungsarbeit vermeidet moralische Appelle an das Individuum und wirbt für die Akzeptanz von Leitplanken und Limits: für Pferdestärken, Fahrzeuggewicht, Verbrauch von Haushaltsgeräten, Pestizide, Düngemittel, Antibiotika, Wohn- und Gewerbeflächen, Landebahnen etc. Solche Vorgaben weisen der Transformation den Weg. Sie haben zugleich den Vorteil der Fairness: Ein Tempolimit etwa ist zutiefst solidarisch. Alle sind gleichermaßen betroffen. Wenn hingegen die Benzinpreise weiter steigen – gleich ob durch Ökosteuer oder Knappheit – werden Arme ihr Auto kaum noch nutzen können. Wohlhabende hingegen müssten sich kaum einschränken. Die Betroffenheit wäre ebenfalls gerecht verteilt, würden keine neuen Straßen mehr gebaut. Davon sind wir freilich noch Lichtjahre entfernt.

Gegenwärtig weist der Bundesverkehrswegeplan den Neubau von 1.900 Kilometern Autobahn, die Erweiterung von 2.200 Kilometern Autobahnen sowie den Aus- und Neubau von 5.500 Kilometern Bundesstraßen aus.<sup>22</sup> Ein Plädoyer für Hybrid- und Elektroautos ist hintersinnig, wenn es die Notwendigkeit der Begrenzung verschweigt. Es ist wichtig, die ökologischen Vorzüge von Sparlampen und schaltbaren Steckdosenleisten herauszustellen. Noch bedeutsamer ist es, dass die Tragweite der Sparlampenverordnung oder Ökodesignrichtlinie vermittelt wird. Hier liegt die Herausforderung eines auf kulturelle Transformation ausgerichteten Bildungswesens. Es wirbt für freudvolle Limits und verdeutlicht, dass ein genussvolles Leben gerade innerhalb definierter Grenzen möglich ist. Limits befreien von der Schizophrenie zwischen Wissen und Handeln und ermöglichen ein Leben im Einklang mit der persönlichen Verantwortung gegenüber Kindern und Enkelkindern.

Teilweise wird dieser Ansatz bereits von den Entscheidungsträgerinnen und -trägern in Brüssel und Berlin anerkannt und verfolgt. So musste bis Ende 2011 die oberste begehbare

---

<sup>22</sup> Deutscher Bundestag: Drucksache 16/7394, 30.11.2007.



Geschossdecke oder das Dach darüber eine Wärmedämmung erhalten. Die Ökodesignrichtlinie gibt vor, dass ab Juli 2012 nur noch A+-Kühlschränke verkauft werden dürfen. Dieselbe Richtlinie hat dazu geführt, dass der Stand-by-Verbrauch von Elektrogeräten auf ein Watt begrenzt wurde. Bald wird die Vorgabe auf ein halbes Watt verschärft. Konsumentinnen und Konsumenten werden dadurch vom Abwägungsprozess zwischen billig oder gut entlastet. Verantwortungsvolles Handeln kann sich verselbständigen und selbstverständlich werden.

Darüber hinaus steht die Weiterführung der ökologischen Finanzreform auf dem Plan. Dazu gehört der Abbau von umweltschädlichen Subventionen, die sich laut Umweltbundesamt auf jährlich 48 Milliarden Euro belaufen. Auch die Ressourcensteuer wartet auf ihre Einführung. Sie wird dafür sorgen, dass effizienter mit Sand, Kies und Gas gewirtschaftet wird. Mit den Einnahmen könnten die grünen Zweige der Wirtschaft gefördert werden.

### **Liberalismus im Transformationsprozess**

Auf die hier vorgeschlagenen Limits und Leitplanken mag man entgegnen, solche Vorgaben seien staatsautoritär. Es sei Kennzeichen der individuellen Freiheit und liege im persönlichen Ermessen, etwa über die Größe des Pkws selbst zu bestimmen. Vertreterinnen und Vertreter dieser liberalen Argumentationslinie stützen sich auf Artikel 2 des Grundgesetzes: „Jeder hat das Recht auf die freie Entfaltung seiner Persönlichkeit, soweit er nicht die Rechte anderer verletzt.“ Doch weitet man den zweiten Teil des Satzes auf die Rechte der zukünftigen Generationen aus, ergibt sich ein anderes Bild. Es zeigt sich, dass unsere Lebensweise die Freiheitsrechte unserer Enkelkinder erheblich einschränkt. Absolute Grenzen für Ressourcenverbrauch und CO<sub>2</sub>-Ausstoß sind zwingend notwendig, wenn man den Freiheitsgrundsatz zu Ende denkt.

Die Einschränkungen von Freiheit prägen schon heute unseren Lebensalltag. Die gesetzlichen Arbeitslosen-, Renten- und Krankenversicherungen sind letztlich eine Zwangsbeglückung. Doch das Zwangssystem macht die Ausübung von Freiheitsrechten erst möglich. Erst wenn Ernährung, Obdach, Kleidung und Gesundheit gewährleistet sind, ist Raum vorhanden für Bildung, Kultur und Gemeinschaft.

Im gleichen Maß wie die Zerstörung unserer Lebensgrundlagen voranschreitet, werden die Entfaltungsmöglichkeiten unserer Kinder und Kindeskiner beschnitten. Wer die individuellen Freiheitsrechte zu schützen sucht, wird um deren Begrenzung nicht umhinkommen. Nur so kann vermieden werden, dass unsere Freiheit zugrunde geht. Andernfalls bleibt nur ein Überlebenskampf, bei dem die Stärksten überleben. Unsere Zivilisationsgeschichte stünde vor dem Abgrund.

### **Yes we can?**

Das Plädoyer für einen Wandel der Lebensstile ist nicht neu. Schon die frühen Philosophen sprachen über Genügsamkeit. Inzwischen liegt es auf der Hand, dass solche Appelle in unserem sozialökonomischen Bezugsrahmen des „immer mehr“ kaum fruchten können. Neue Wohlstandsmodelle und soziale Innovationen, kulturelle Transformation und achtsamer Lebensstil können nur realisiert werden, wenn sich der Bezugsrahmen ändert.

Die Gegenwart zeigt, dass gelingen kann, was einst als utopisch galt. Noch Anfang der Neunzigerjahre warben Deutschlands Stromkonzerne mit dem Hinweis für Atomkraft, die erneuerbaren Energien würden auch langfristig nicht mehr als vier Prozent zur Stromversorgung beitragen können. Inzwischen sind es zwanzig Prozent. Diese faszinierende Entwicklung war nur möglich, weil die politischen Entscheidungsträgerinnen und -träger die institutionellen Rahmenbedingungen schufen – gegen die Wirkmächte der Kohle- und Atomindustrie. Den technischen Wandel zu mehr Naturverträglichkeit und Effizienz anzustoßen und zu forcieren, ist für alle Beteiligten anstrengend und aufwendig.

Nun greift die Erkenntnis Raum, dass es dabei nicht bleiben kann. Die Suffizienzstrategie gewinnt an Boden. Auch Ingenieure und Ökonominnen erkennen zunehmend, dass der materielle Wohlstandszuwachs hierzulande nicht mit einem verantwortungsvollen Lebensstil in Einklang zu bringen ist. Sie werden auf der Produzentenseite dafür sorgen, dass unsere Maschinen nicht größer und leistungsfähiger werden, sondern sparsamer. Zugleich wird der Bezugsrahmen so zu gestalten sein, dass die Nutzung von Maschinen nicht überhandnimmt. Dienen sie hingegen einer naturverträglichen Wirtschaftsweise, wie etwa erneuerbare Energien, sind Fördermaßnahmen sinnvoll. Diese kulturelle Transformation wird uns ungleich schwerer fallen als der technische Wandel. Dafür braucht es mutige und entschlossene Entscheidungsträgerinnen und -träger, die es wagen, den Menschen etwas zuzumuten. Und es braucht Menschen, die sich etwas zumuten lassen. Unsere Demokratie steht vor ihrer größten Herausforderung.